

4. 施設配置計画

1) 敷地の現状

計画地は、山陰道の仁摩・石見銀山 IC の出入口となる仁摩邑南線の交差点の北側敷地である。敷地は、県道仁摩邑南線と潮川に挟まれたエリアで、台形状の形状となっている。

上底部分は約 80m で、下底部分（幅）は約 400m、奥行きは最も広い所で約 90m、両側の狭くなっている所で、30~40m 程度の幅になっている。

現状は田として利用されており、前面の道路や背後の河川堤防の高さより、約 1.5m 低くなっており、整備に当たっては盛土が必要な状況にある。

計画地全体は、世界遺産バッファゾーンに指定されているとともに、農振農用地区域に指定されており、整備に先立って農振除外及び農地転用などの手続きが必要となる。

また、付近の山陰道や県道の整備にあたって、いくつかの遺跡も発見されるなど、事前に埋蔵文化財の調査が必要である。

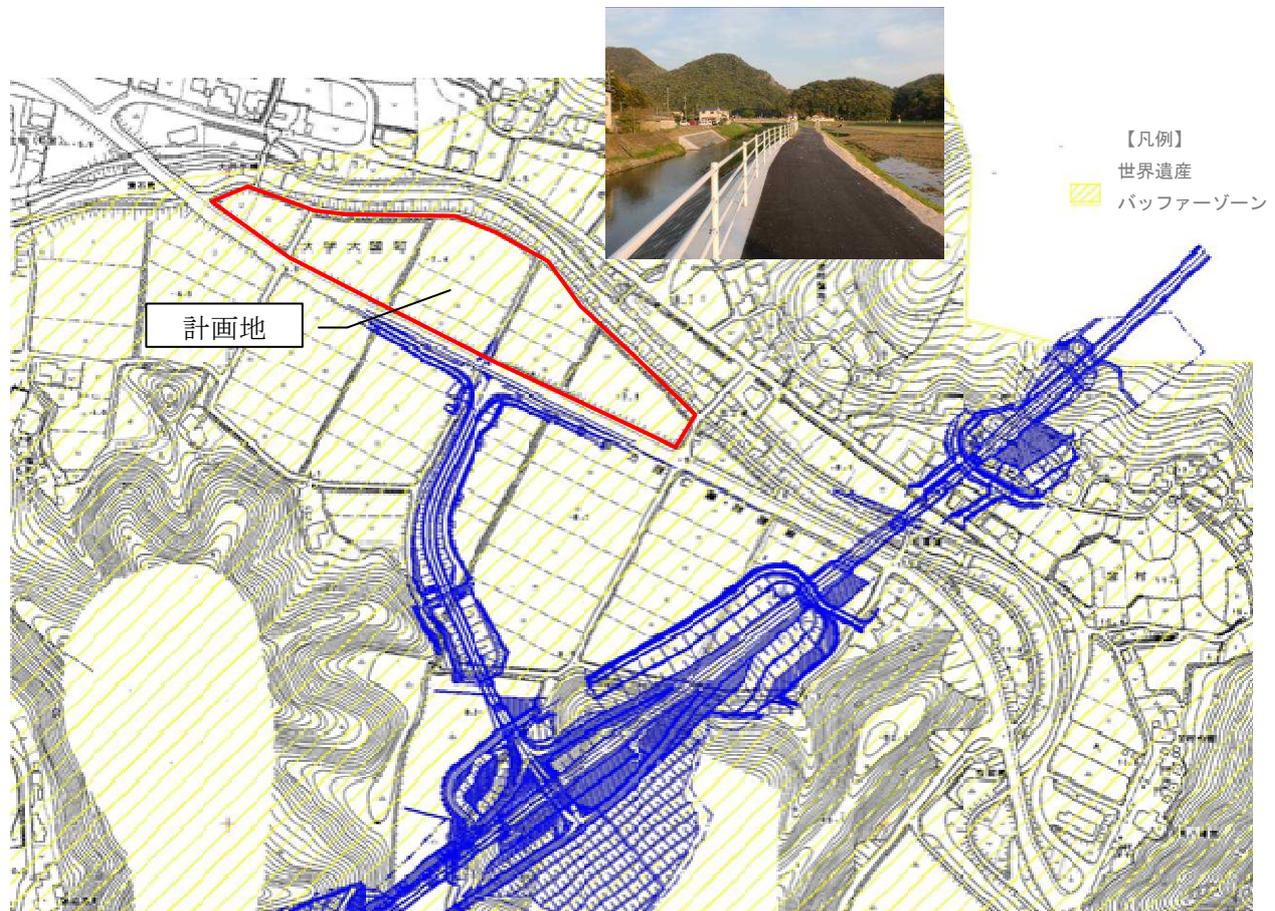


図 4-1 敷地現状図



図 4-2 現況写真

2) 施設配置動線計画の検討

本施設での基本的な施設配置として検討する要素を、導入機能の検討から以下のように整理する。

表 4-1 施設配置一覧表

施設名	規模・内容	施設配置の考え方
駐車場	道路利用者駐車場 小型車：88台 大型車：20台 身障者：2台 二輪車：4台 地域振興施設駐車場 小型車：27台 臨時駐車場 小型車：26台 大型車：6台	大型車と小型車は動線が交差しないように分離する。 駅舎Aと一体的な利用を勘案し、より奥行きが広い、進入路西側に小型車駐車場を配置し、それと一体的に域振興施設駐車場を設け、相互に利用できるようする。 大型車は東側に設け、観光シーズンは小型車駐車場として利用し、それに連続する位置に臨時駐車場（多目的広場）を配置する それぞれ、ピーク時には混雑が予想されることから、臨時出口を設ける。
バス停	1か所	バス停は、進入路付近の駅舎に近い位置に設ける。
トイレ	約120㎡	利用者から利用しやすい位置として、大型車と小型車駐車場の間に配置する。
コインランドリー等	約90㎡	車中泊者のサービス施設として計画 利用形態上、単独施設あるいはトイレと一体的施設として整備が望ましい。
駅舎A	約900㎡ 情報発信施設 観光案内施設 物販施設 飲食施設 (レストラン・フードコート)	道路利用者などを中心としたサービスを提供する施設として、情報発信、物販、飲食を中心とした振興施設 ICを降りてきて、ランドマークになるような位置に配置する。
駅舎B	約500㎡ レンタサイクル 多目的室(研修会や神楽体験等) 調理実習室(郷土料理教室、イベント時などの飲食提供など)	地域住民との交流を促進するための施設として整備 各種のイベントなどとの連携に配慮し、屋根付きイベント広場や芝生広場と一体的に整備する。敷地的に余裕のある西側に配置する。
屋根付きイベント広場	約220㎡ 神楽や踊りなどのイベント フリマ等の市民参加型イベント広場	上記施設と連動して、各種イベントなどを円滑に実施するための施設として整備
芝生広場	上記の各種イベント開催時に一体的に利用できる芝生広場	上記施設と一体的に整備する。
ガソリンスタンド	道路利用者の来訪のきっかけづくりとして、ガソリンスタンドを配置	民間出店を視野に入れて、西端あるいは東端に配置することを検討する。
緑の空間	道の駅全体を自然豊かでゆったりとした空間となるように、緑豊かな空間づくり	「緑の空間」整備することで「憩」を演出するとともに、隣接する健康公園などとの連携の起点とする。 将来的には、隣接する潮川を利用した親水空間の整備について、関係機関と共に検討する。

※ なお、駅舎前には、小規模の休憩広場を設け、臨時の飲食店舗の出店や休憩空間となるスペースを確保する。

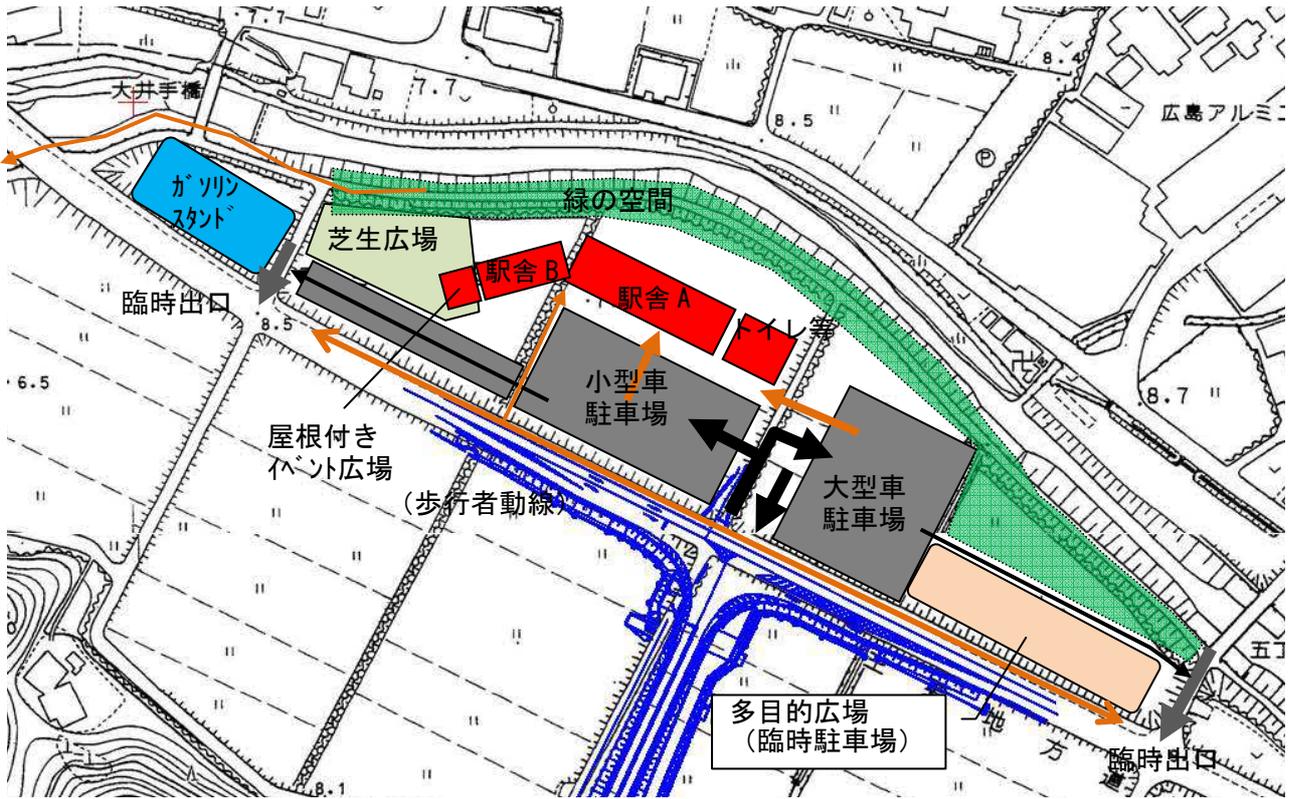


図 4-3 配置動線図 (A案)

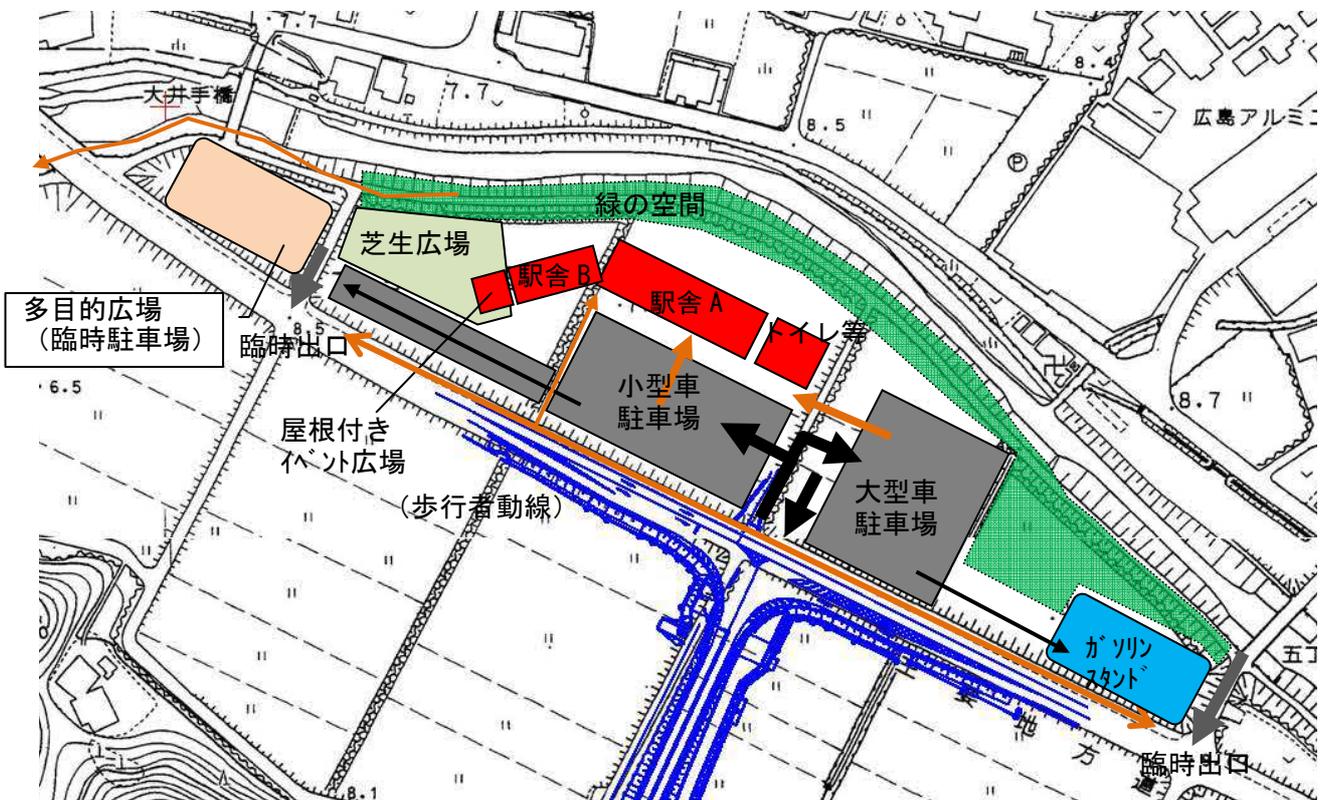


図 4-4 配置動線図 (B案)

3) 建築計画

※下図の間取りはあくまでも‘イメージ’である。
今後、基本設計等を行う中で決定する。

① 駅舎 A

- ・ 情報発信施設は、道路管理者の整備になり、トイレと一体的なエリア設定が可能なように、トイレに隣接した位置に配置する。また、24 時間対応施設であり、他のエリアと独立した出入口を設ける。
- ・ 観光案内所及び事務室は、情報発信施設との一体的な利用ができるように配置する。
- ・ ロビー空間に隣接して、軽食コーナーを設置し、このあたり一帯が地元食材や地域情報を得ながら、くつろげる空間として整備する。
- ・ それに隣接しては、特産品売り場を設け、来訪者が地元産品を購入できる場を設ける。
- ・ レストランは、営業時間をずらしての営業が可能なように、独立した出入りの確保を行うものとする。
- ・ 建物の空間性を高めるために、通り抜け通路を確保する。

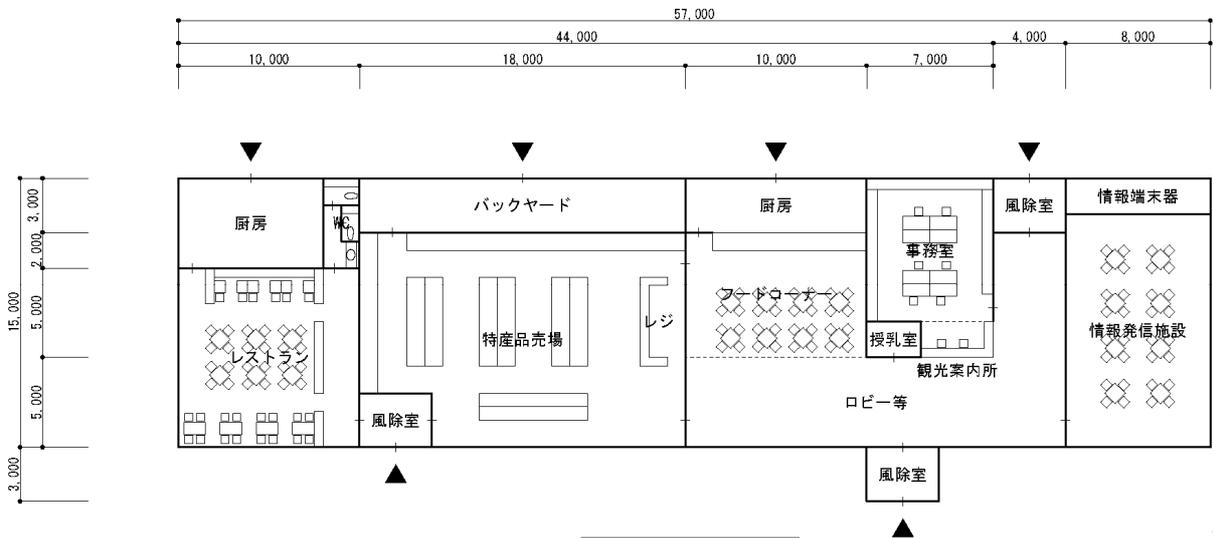
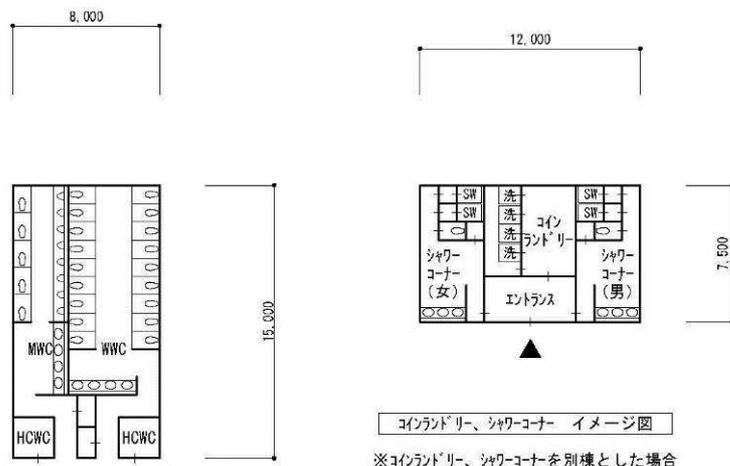


図 4-5 駅舎 (A 棟) イメージ図

駅舎 (A 棟) イメージ図

② トイレ、コインランドリーなど

必要な設備の数をできるだけ、コンパクトに配置する。可能な範囲で車中泊利用者用のシャワー及びコインランドリー機能も一体的に整備する。



コインランドリー、シャワーコーナー イメージ図

※コインランドリー、シャワーコーナーを別棟とした場合

図 4-6 トイレ イメージ図

図 4-7 コインランドリー、シャワーコーナー イメージ図

③ 駅舎 B

- ・ 来訪者と市民との交流を促進する施設として、各種の会合や神樂をはじめとする地域の芸能や工芸などを体験できる場として、多目的室を設ける。
- ・ 多目的室は稼働間仕切りにより、小規模な会合にも対応できるようにする。

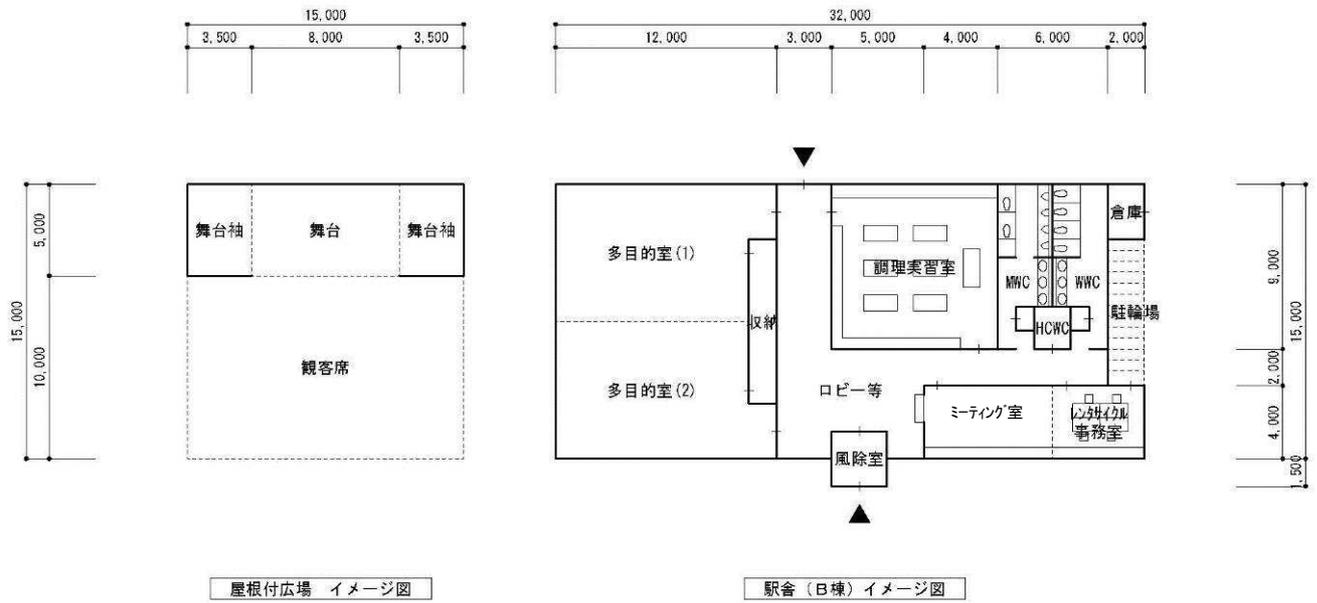


図 4-8 屋根付広場のイメージ図

図 4-9 駅舎 (B棟) のイメージ図

5. 管理運営計画

1) 管理運営形態の検討

(1) 管理運営手法

道の駅の整備主体は、地方自治体等でなければならない。そのため、管理運営手法は「市が直接管理する方法（公設公営）」、「市が施設を整備し、指定管理者制度のもと民間団体等が運営する方法（公設民営）」、「民間事業者が設計建設を行い、その施設を行政側に譲渡した後、その施設の運営、維持管理を行う（PFI）」などがある。

道の駅は、ひと・もの・情報が一元的に集まる仕組みを通して、地域振興はもとより、市全体の活性化を図るための拠点となる施設である。そのため、道の駅は公益事業と収益事業の両面を持つ施設であり、収益事業に関しては採算性を確保することがあることから、民間の活力を最大限に活かす管理体制としなければならない。一方で、PFI手法による実施については、従来の公共事業に比べ、1年程度余分に整備期間が必要となり、本件の場合は、スケジュール的に厳しい。

これらを踏まえ、本道の駅における管理運営手法は、「公設民営」とする。

(2) 管理運営に向けての配慮

道の駅は、休憩機能とともに、地域の情報発信や地域の産業振興（地域連携機能）等を担う施設であり、魅力や訴求力のある施設とするためには、施設整備だけでなくソフトの充実が不可欠である。そのため、既設の道の駅においても、官民協働による管理・運営が進められており、本道の駅においては次の点に配慮し、今後検討するものとする。

○運営団体について

◇運営団体については、産業振興や地域活性化を重視するこの施設の性質を踏まえ、地元事業者等を中心とした新たな団体の設立や既存の商工団体、観光関連団体等が候補と考えられる。

◇今後、本道の駅のコンセプトを踏まえたうえで、その推進に適した団体を選定する。

○指定管理料について

◇誰もがいつでも安心して利用できる道路休憩施設としての道の駅の設置目的に鑑み、採算部門での収益による採算性の確保を基本としつつ、24時間利用に供することが必要条件となるトイレ・駐車場などの（非採算部門）の維持管理については、行政が負担を行う必要がある。

○提供する商品・サービス・ソフトの品質確保

◇道の駅を魅力的な施設とするためには、PRの充実とともに、商品・サービス、その提供方法等のソフトを充実することが必要であり、訴求力のある商品・サービスを提供するための「専門性」と「品質の確保」に留意した主体・方法を検討する。

○市民の多様な参画を実現できる体制の構築

◇道の駅を地域に根ざした施設とするためには、市民の関わりが不可欠である。また、地域産業の振興においては、事業者の参加も必要である。そのため、市民が多様な形（組織や機会）で参画できる体制をつくるよう配慮する。

(3) 人員体制の確保

○駅長の人選

- ◇現在、多くの道の駅では、施設運営の現場における責任者として、‘駅長’を配置しており、その働きは、道の駅の魅力度を左右する重要な要素の一つと言われている。
- ◇このため、公募による手法を含めて、経営・商品流通・マーケティング等の専門的な実務経験を持つ優秀な人材が確保できるよう努める。また、準備段階において、駅長となる人の意見が反映されるような仕組みとする。
- ◇なお、攻めの運営ができるような体制としていくため、外部へのセールスやプロデューサーとしての役割を担う人材についても、あわせて検討する。

○スタッフの募集・研修

- ◇接客の良さは、施設運営において重要な要素である。特に、道の駅は、農水産物等の販売業務のほか、当市にお客様を迎え入れる歓迎ゲートとしての役割を担うことから、「おおだ」の良さを伝えられる、「おもてなし」の接客は不可欠である。
- ◇スタッフについては、正社員とパート・アルバイトの雇用が想定されるが、地域の雇用の場となるよう広く募集を行うとともに、上記を踏まえ、オープンまでに十分な研修が行われるよう配慮する。

○詳細計画（運営計画）の立案

- ◇道の駅には、多様な機能・施設が含まれることから、販売や飲食、施設管理などの部門ごとに、詳細な運営計画の立案を行う必要があるため、運営団体の決定後は、市と駅長（候補者）、指定管理者（予定者）との連携・役割分担のもとで進めるものとする。

(4) その他留意事項

○財源について

- ◇財源の確保にあたっては、各種補助金や有利な起債の活用に努める。
- ◇道路管理者（国または県）との「一体型」道の駅として整備を進める場合は、駐車場、トイレ等は、道路管理者が直接行う事業として実施することになる。

○持続的に発展する道の駅づくり

- ◇道の駅は、オープン後も継続的に施設の魅力維持・向上・発展が求められる。
- ◇そのため、オープン後も引き続き、品質の確保、PRの充実といった商品やサービスなどのソフト面の充実とともに、道の駅に対する利用者・地域ニーズを把握するための仕組みづくりについて検討を進め、リピーターの確保とともに、交流人口の増加を図っていく。

6. 事業計画

1) 事業費の概算

(1) 事業費

道の駅整備に関わる事業費（ハード事業）は、下表に示すとおり、来年度以降 15～17 億円程度が必要になるものと想定する。

表6-1 事業費の概算

No.	項目	内容	金額（百万円）
1	測量調査・設計、用地取得	測量・地質調査、基本設計、実施設計、埋蔵文化財調査、用地取得等	170
2	工事	造成工事、建築工事、外構工事	1,300～1,500
3	備品等整備	什器、情報発信機器等	30
	計		1,500～1,700

※ここに示す事業費は、現時点での概算であり、今後、事業内容の精査や、関係機関との協議を踏まえ、基本設計等を行う中で決定していく。

※この事業費には、「一体型」整備の場合の、道路管理者の負担分を含む。

【「道の駅」の整備手法について】

道の駅整備にあたっては、その整備主体の違いから「一体型」「単独型」がある。

本道の駅においては、道路管理者（国または県）との連携や財政面を考慮し、道路管理者と大田市が共同で設置する「一体型」での整備を目指す。

その場合、休憩施設・トイレ・情報発信施設・駐車場については、道路管理者が整備を行うことになる。

整備主体と整備内容



2) 収支シミュレーション

(1) 利用者の想定

①利用者数の想定

収支のシミュレーションにあたっては、利用者数の想定が必要となる。

そこで、島根県内の道の駅のうち、利用者数の公表されている9施設の実績をもとに、次のとおり想定した。

実績による年間立寄率(平均年間利用者数/平均交通量 12h) $186,464 \text{ 人} / 5,583 \text{ 台} = 33.398$
 $11,836 \text{ 台 (本道の駅の計画交通量)} \times 33.398 = 395,298 \text{ 人}$
 よって、**年間利用者数は約 40 万人** と想定する。

表 6-2 平成 26 年 島根県内の道の駅の利用者数

施設名	所在地	利用者数	交通量 (H22 センサス)	備考
おろちの里	雲南市	53,160 人	3,017 台	国道 314 号
酒蔵奥出雲交流館	奥出雲町	112,700 人	1,223 台	国道 432 号
おろちループ	奥出雲町	133,842 人	1,107 台	国道 314 号
赤来高原	飯南町	38,068 人	3,630 台	国道 54 号
キララ多伎	出雲市	489,657 人	13,244 台	国道 9 号
湯の川	出雲市	467,143 人	10,671 台	国道 9 号
ゆうひパーク三隅	浜田市	119,828 人	11,108 台	国道 9 号
なごみの里	津和野町	201,240 人	1,349 台	県道萩津和野線
むいかいち温泉	吉賀町	62,536 人	4,899 台	県道六日市錦線
平均		186,464 人	5,583 台	

※たたらば壱番地の観光入込客数(415,249人)は公表されているが、交通量(H22 センサス)の数値ないため、上表には掲載していない。

出典：平成 26 年島根県観光動態調査(島根県観光振興課)

平成 22 年交通センサス(国土交通省 HP)

②利用者の内訳

中国地方の道の駅を対象とした過去の調査(表 6-3)によれば、利用者の 35%が地元という結果が出ている。ただし、この調査での「地元」の定義は、半径 30km 以内とされており、一般的な行政区域で区分される地元の割合は、さらに低くなる。

また、別の調査(図 6-2)では、島根県内の道の駅においても、利用者の 8~9 割は地元自治体の区域外から来訪しているとの例もある。

これらの調査結果や本道の駅のコンセプト・立地条件を踏まえれば、地元でない利用者が多くを占めると予想される。したがって、山陰道の利用者や観光客をターゲットとした販売戦略等を重点的に進めることが、利用者数や商品の売上の確保につながると考えられる。

表 6-3 地元利用率

(単位：%)

	構成比
地元(半径30km以内)	35.3
県内(半径30km超)	30.1
県外	34.6
合計	100.0

65.4%

出典：中国地域における「道の駅」の地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査 H25.3

(注) 回答のあった 31 駅の単純平均
(資料) 事業者向けアンケート調査より作成

図 6-1 計画地の利用圏域

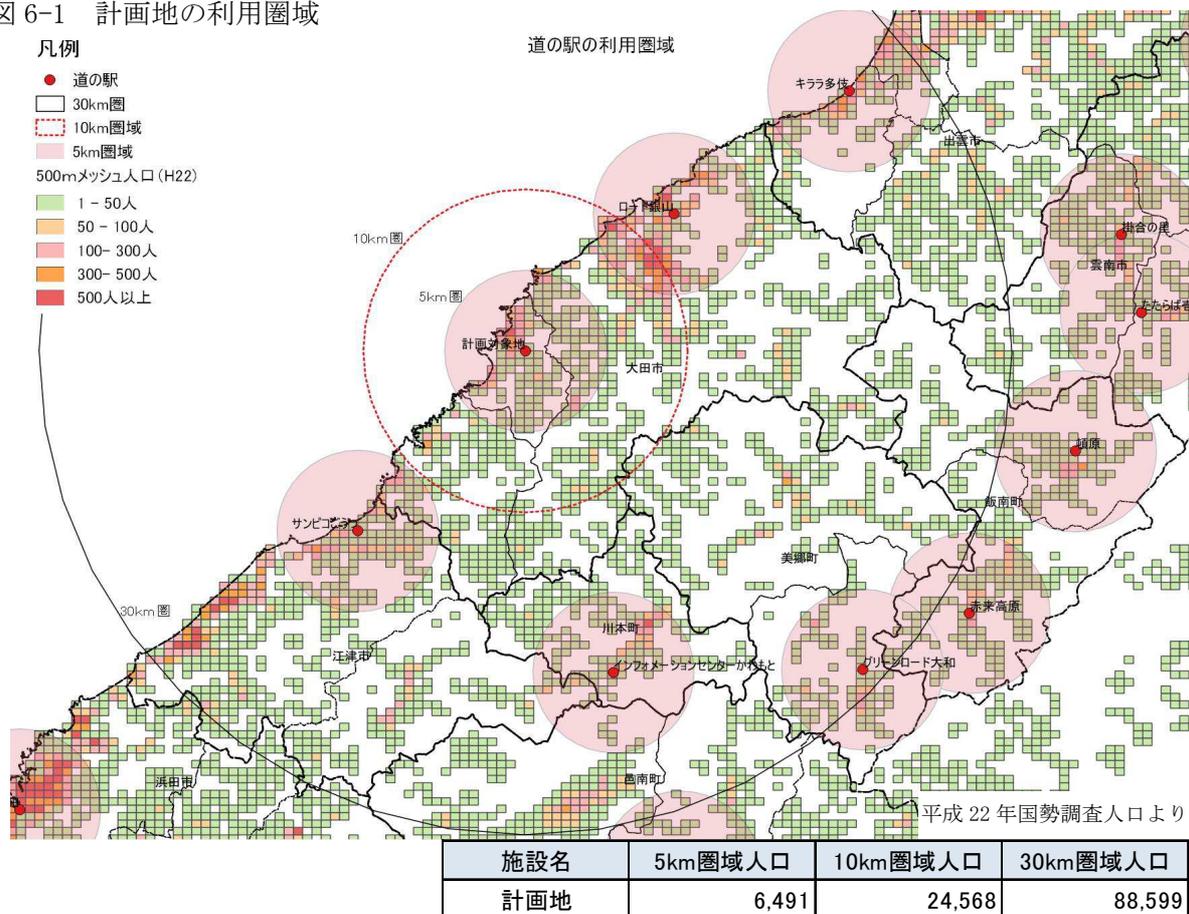
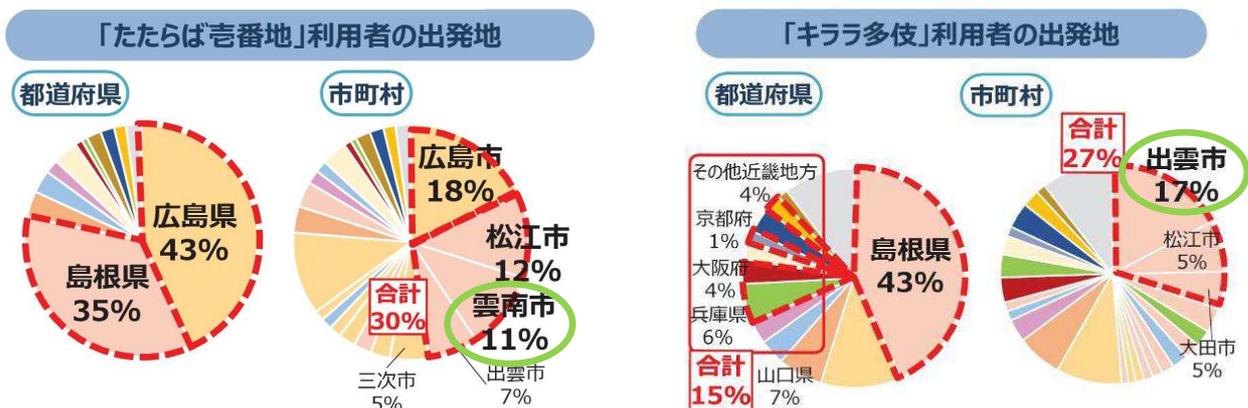


図 6-2 道の駅利用者の出発地の割合



出典：平成 27 年 3 月松江国道事務所報道提供資料より

(2) 収支シミュレーション

年間利用者数を 40 万人と想定し、年間の収支について、次のとおりシミュレーションする。中国地方の道の駅調査（平成 25 年 3 月「地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査」）や類似施設の状況などから、年間 230,000 千円程度の収支を見込むものとする。

※今後、運営団体の選定等を踏まえながら、精査していく。

表 6-4 収支シミュレーション

収 入

大分類項目	内 訳	金額(百万円)	備考
物販コーナー	客単価1,000円×400,000人×0.4（438人/日）	160	
レストラン・フードコート	客単価 800円×400,000人×0.2（219人/日）	64	
その他収益	自動販売機、屋外出店料、レンタサイクル等	2	
指定管理料	施設管理(トイレ、情報発信、駐車場)	6	浄化槽含む
	※運営形態により、テナント料発生の場合あり		
計		232	

支 出

大分類項目	内 訳	金額(百万円)	備考
売上原価		140	
売上原価内訳	物販施設	115	
	レストラン等	24	
	自販機等	1	
販売費、一般管理費	人件費、事務費、管理費	92	
人件費	現場に配置される職員等の経費	48	
事業費	光熱水費、委託費、事務費(消耗品、備品、役務費等)	39	
一般管理費	交際費、租税公課、減価償却費、諸会費、雑費	5	
計		232	

3) 事業スケジュール

本事業は、山陰道の全線開通時の開業を目途に取り組むものとする。

そのためには、平成 28 年度には、測量調査を行うとともに、建築基本設計や造成設計等を行うとともに、工事に向け法的な手続きを進めていかなければならない。合わせて地権者のご理解を得ながら用地の取得を進めていく。

また、こうしたハード整備の取組みと並行して、管理計画の立案や指定管理者の選定に向けた取組み、商品供給体制の構築など、ソフト事業の取組みを行う。

図 6-3 道の駅整備フロー

() 現時点で想定する年数

